

PRÄSIDIUM



lebensministerium.at

An das
Präsidium des Nationalrates

Parlament
1017 Wien
Österreich

Wien, am 6. August 2007

Ihr Zeichen/Ihre Geschäftszahl
Ihre Nachricht vom

Unsere Geschäftszahl

Sachbearbeiter(in)/Klappe

BMLFUW-
IL.99.10.1/0065-
PR/3/2007

Mag. Fischer/6812

Fuhrparkmanagement der Zentralstellen des Bundes; Einrichtung einer Leitstelle im BMLV; Entwurf eines "Bundesfuhrparkgesetzes (BFuPG)" und einer "Flexibilisierungsverordnung Bundesfuhrpark";

Von Seiten des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft bestehen gegen die vom Bundesministerium für Landesverteidigung unter GZ. S91000/4-ELeg/2007 vorgelegten Begutachtungsentwürfe betreffend dem Bundesfuhrparkgesetz (BFuPG) und der Flexibilisierungsverordnung Bundesfuhrpark folgende Bedenken:

Entwurf eines „Bundesfuhrparkgesetzes (BFuPG)“

ad Vorblatt

Zum Bericht des Staatssekretärs im Bundesministerium für Finanzen, Zl. 280.806/0011-1/4/2006 (139/39) betreffend dem Projekt „Serviceleistungen im Bund“ wurde vom BMLFUW eine Protokollanmerkung dahingehend erstellt, dass die Einbeziehung des BMLFUW in einen gemeinsamen Fuhrpark erst dann sinnvoll erscheint, wenn die Kosten pro Kilometer nicht unter den derzeitigen Kilometerkosten des BMLFUW liegen.



ad Erläuterungen; allgemeiner Teil

Mit der Errichtung der Organisationseinheit „Bundesfuhrpark“ zu einem einheitlichen Fuhrparkbetrieb der Zentralstellen sämtlicher Ressorts im Vollziehungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung erfolgt eine Zentralisierung der bisher dezentral erbrachten Fuhrparkleistungen. Diese Zentralisierung schafft eine Monopolstellung des „Bundesfuhrparks“ gegenüber den Leistungsbeziehern (Kunden), dies widerspricht jedoch dem Grundgedanken der Liberalisierung, denn wie die Praxis zeigt, hat erst die Einführung von Wettbewerb und Marktmechanismen in der öffentlichen Leistungserstellung eine Erhöhung der Effizienz und Produktivität nach sich gezogen bzw. überhaupt erst ermöglicht.

Die in den Erläuterungen angegebenen Kilometerkosten in der Höhe von € 1,65 sind aus Sicht des BMLFUW zu hoch.

In den Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen fehlen vor allem konkrete Angaben zu den Einsparungen.

ad Bundesfuhrparkgesetz (BFuPG)

§ 3 – Nutzerbeirat

Die in § 3 Abs. 1 normierte Aufgabe des Nutzerbeirates, dass er neben der Unterstützung des Bundesministers für Landesverteidigung bei strategischen Entscheidungen gleichzeitig auch die Funktion eines Bindeglieds zu den Organisationseinheiten des Bundesministeriums für Landesverteidigung auszuüben hat, ist für das BMLFUW nicht schlüssig und nachvollziehbar.

§ 6 – Abgeltung von Leistungen

Die Berechnung und Festsetzung der kilometermäßigen als auch der zeitabhängigen Tarife nach den Grundsätzen der Kostendeckung durch den Bundesminister für Landesverteidigung ist aus Sicht des BMLFUW zu wenig konkret, denn die Organisationseinheit „Bundesfuhrpark“ ist weder nach dem Bundesfuhrparkgesetz noch nach der „Flexibilisierungsverordnung Bundesfuhrpark“ verpflichtet eine nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen aufgebaute Kostenrechnung einzuführen. Das Hauptaugenmerk wird sowohl beim Bundesfuhrparkgesetz, als auch insbesondere bei der Flexibilisierungsverordnung Bundesfuhrpark auf die Einnahmen und

Ausgaben der Organisationseinheit Bundesfuhrpark gelegt, denn die Höhe der Einnahmen und Ausgaben sind für die Berechnung des positiven Unterschiedsbeitrages gem. § 17 a BHG ausschlaggebend, und nicht die Höhe der Kosten der Leistungserbringung. Im Zusammenhang mit dem de-facto Kontrahierungszwang durch die Leistungsbezieher ist daher eine transparente und aussagekräftige Kosten- und Leistungsrechnung aus Sicht des BMLFUW unbedingt erforderlich, damit die Kunden (Leistungsbezieher) die Möglichkeit haben, zu prüfen, ob die vom Bundesminister für Landesverteidigung festgelegten Tarife entsprechend den tatsächlich entstandenen Kosten kalkuliert sind.

§ 7 – Bestimmungen für Regierungsmitglieder

Die Formulierung in § 7 Zif. 2, dass „*die Auswahl und Verwendung der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer sowie der Kraftfahrzeuge und die Ausübung der Fachaufsicht über diese das jeweilige in Betracht kommende Organ im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung zu erfolgen hat*“, ist aus Sicht des BMLFUW unklar.

ad Flexibilisierungsverordnung

Anlage

Gesamtkilometer/Ressort/Jahr

Vom BMLFUW wurde für das Jahr 2006 eine Kilometerleistung/Jahr in Summe von 400.000 gemeldet. Diese Zahl beinhaltet auch die Fahrten, die durch EU-Vorsitz Österreichs im ersten Halbjahr 2006 bedingt waren. Aufgrund der bisher vorliegenden Zahlen wird für das Jahr 2007 eine Jahresgesamtkilometerleistung von 300.000 km im BMLFUW gerechnet. Eine Steigerung der Gesamtkilometerleistung auf 440.000 im Jahr 2008 und den folgenden Jahren ist daher aus heutiger Sicht für das BMLFUW völlig unrealistisch. Eine derartige Erhöhung würde alle Maßnahmen des BMLFUW zur Reduktion von CO₂-Emissionen. Weiters wurden im BMLFUW Maßnahmen gesetzt, die Kilometerleistungen weiter zu reduzieren.

Tarifgestaltung

Die unter Pkt. 8 vorliegende Darstellung des im Projektzeitraum voraussichtlich maximal zur Anwendung kommenden Tarifs ist für das BMLFUW, insbesondere für die Jahre 2008 bis

2012 nicht nachvollziehbar. Entsprechend der vorliegenden Darstellung verringert sich der kilometerabhängige Tarif für diesen Zeitraum pro Jahr um ca. 3 %, von € 1,14 für das Jahr 2008 auf € 1,01 für das Jahr 2012. Dieser geplanten Tarifabsenkung liegen offenbar die in Pkt 11 der Darstellung der im Projektzeitraum voraussichtlich erforderlichen Ausgaben und Einnahmen als Kalkulationsbasis zu Grunde. Die voraussichtlichen Ausgaben bzw. die Höhe deren Reduktion für die einzelnen Jahre des Projektzeitraumes bei den einzelnen UT (Unterteilung) sind für das BMLFUW aus heutiger Sicht nicht realistisch.

So werden z. B. für die Jahre 2010 bis 2012 fallende Ausgaben bei der UT8 von jährlich ca. 7 % veranschlagt, obwohl der Fahrzeugbestand für diese Jahre mit 70 Fahrzeugen gleich bleibt und mit einer gleich bleibenden Zahl von gefahrenen Gesamtkilometer gerechnet wird. Bei der UT 8 werden die Ausgaben für Versicherungen, Treibstoffe und Servicetätigkeiten verrechnet. Das BMLFUW geht aber zum heutigen Zeitpunkt davon aus, dass die in der vorliegenden Darstellung getroffenen Annahmen betreffend diesen Ausgabenreduzierungen zu optimistisch (zu niedrig) angesetzt sind. Bei einem gleich hohen Fahrzeugbestand und einer gleichen Summe der Kilometer erscheint die Planung, Ausgaben zu reduzieren, ohne Berücksichtigung allfälliger Prämien erhöhungen bei den Kraftfahrzeugversicherungen, Personalkostensteigerungen und vor allem möglicher Treibstoffpreiserhöhungen unrealistisch. Das Argument, dass mit der Zentralisierung des Bundesfuhrparks auf Seiten des Bundes die Nachfragekräfte gebündelt werden, kann nicht herangezogen werden, denn für diese Leistungen gibt es derzeit schon bundesweite Rahmenverträge der BBG, daher sind aus Sicht des BMLFUW durch die Gründung eines zentralen Bundesfuhrparks, in diesen Bereichen keine großen Einsparungspotenziale zu erwarten.

Die Ausgaben bei der UT0 im Projektzeitraum sind ebenfalls für das BMLFUW aus heutiger Sicht zu niedrig angesetzt. So wird in Pkt. 9 der Darstellung der im Projektzeitraum voraussichtlich erforderlichen Planstellen für das Jahr 2007 mit einer Gesamtzahl von 77 Planstellen ausgegangen. Die Gesamtzahl der Planstellen verringert sich entsprechend der vorliegenden Darstellung auf 64 Planstellen im Jahr 2012. Das ist eine prozentmäßige Verringerung für diesen Zeitraum von ca. 17 %. Bei den Personalausgaben UT0 wird aber im gleichen Zeitraum mit einer Verringerung von 23 %, von € 2.906.000,-- auf € 2.239.000,--. Aufgrund dieser Zahlen sind die Angaben zu den Erklärungen zum Pkt. „UT0-Personalausgaben“, dass in der „Be-

rechnungsbasis die prognostizierten Aufwendungen der Zentralstellen für das zu übertragende Personal, wobei für die Folgejahre von einer Erhöhung um 2,5 % p.a. für ausgegangen wird⁴, rechnerisch für das BMLFUW nicht nachvollziehbar.

Krankenstandsstatistik

Die Krankenstandsstatistik ist keine geeignete Messgröße zur internen Steuerung des Bundesfuhrparks, denn das BMLFUW geht nicht davon aus, dass diese Kennzahl unmittelbar durch innerbetriebliche Maßnahmen der Leitung bzw. der einzelnen Bediensteten beeinflusst werden kann. Außerdem bezweifelt das BMLFUW die Aussagekraft dieser Messgröße für die betriebswirtschaftliche Steuerung des Bundesfuhrparks.

Klimastrategie – Senkung der CO₂-Emissionen

Es sind weder im Bundesfuhrparkgesetz (BFuPG) noch in der „Flexibilisierungsverordnung Bundesfuhrpark“ konkrete Angaben über Maßnahmen betreffend den Beitrag der Organisation „Bundesfuhrpark“ zur österreichischen Klimastrategie hinsichtlich der Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich enthalten. Im Gegenteil, die geplante Erhöhung der Jahresgesamtkilometer von 3.200.000 im Jahr 2007 auf 3.500.000 im Jahr 2008 mit dem derzeitigen Fahrzeugbestand hat eine Erhöhung der CO₂-Emissionen von 52.060 kg (2007: 427.440 kg; 2008: 479.500kg) zur Folge.

Abschließend darf bemerkt werden, dass diese Materie auch im Rahmen eines Verwaltungsübereinkommens zwischen den Ressorts geregelt werden kann.

Für den Bundesminister:

Dr. Gruber

elektronisch gefertigt



PRÄSIDIUM

lebensministerium.at

Wien, am

Ihr Zeichen/Ihre Geschäftszahl
Ihre Nachricht vom

Unsere Geschäftszahl

Sachbearbeiter(in)/Klappe

